

ἀναγκαίαν πίεσιν διὰ τὴν ἀντίστασιν τριβῆς

$$r = \frac{H}{2\Sigma 1} = \frac{b \cdot h (1+h) \pm a \cdot h_1}{2\Sigma 1} \quad (3)$$

Τῇ βοηθείᾳ τοῦ πίνακος 2 (σελ.15) λαμβάνομεν τὰς ἀντιστοιχούς διαμέτρους ἀναλόγως τῶν ἀπαιτουμένων ποσῶν θερμότητος.

Ὄταν οἱ σωλήνες εἰσαγωγῆς, ὀριζόντιον δίκτυον, κατακόρυφοι σωλήνες ἢ καὶ τὸ ὀριζόντιον δίκτυον τῆς ἐπιστροφῆς καλύπτονται πρὸς ἀποφυγὴν ἀπωλειῶν θερμότητος τότε διὰ τῆς προσπίσεως τῶν σωλήνων δυνάμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν ἓνα μέσον βαθμὸν ἀποδόσεως τῆς ἐγκαταστάσεως, ὁπότε διὰ νὰ λάβωμεν τὴν ἀκριβῆ ἔκφρασιν τῆς ἐνεργούσης πίεσεως H , δέον τὸν συντελεστὴν b νὰ τὸν πολλαπλασιάσωμεν ἐπὶ τῷ $(1-\eta)$.

Ἡ ἐξίσωσις (1) προκειμένου διὰ δίκτυον τὸ ὁποῖον καλύπτεται πρὸς ἀποφυγὴν ἀπωλειῶν θερμότητος λαμβάνει τὴν ἐξῆς μορφήν.

$$H = b \cdot (1-\eta) \cdot h (1+h) \pm a \cdot h_1 \quad (1a)$$

Ἐνταῦθα δέον ἀκριβῶς νὰ ἐπιτιμῶμεν τὴν τιμὴν τοῦ η ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε περιπτώσεων.

Δι' ἀπροστατευτοὺς σωλήνας εἶναι $\eta=0$ καὶ ἡ ἐξίσωσις (1a) λαμβάνει τὸν τύπον τῆς ἐξισώσεως (1).

Ἐστω ὁ βαθμὸς ἐνεργείας λόγῳ τῆς μόνωσης τοῦ δικτύου τῶν σωλήνων κατὰ τὸ ἥμισυ η' , τότε ὁ μέσος βαθμὸς ἐνεργείας ἐνὸς κυκλώματος δύναται νὰ ἐκφρασθῇ ὡς ἐξῆς:

$$1 - \frac{\eta}{2} = 1 - \frac{\eta'}{4} \quad \text{ἤτοι} \quad \eta = \frac{\eta'}{2}$$

Ἡ συνήθης ἀπομόνωσις τῶν σωλήνων δίδει βαθμὸν ἐνεργείας $\eta'=0,6$ ὁπότε θὰ εἶναι:

$$1 - \frac{\eta}{2} = 1 - \frac{\eta'}{4} = 1 - \frac{0,6}{4} = 0,85$$

Ὁ συντελεστὴς b εἰς τὴν ἐξίσωσιν (1) ἀπὸ 0,4 διὰ μὴ προστατευομένους σωλήνας, ἐλαττοῦται εἰς 0,34 διὰ μερικὴν ἀπομόνωσιν τῶν σωλήνων ($0,4 \times 0,85 = 0,34$).

Ὄταν ἀπομονωθῇ ὅλον τὸ δίκτυον τότε ἰσχύει ἡ ὁλικὴ τιμὴ η' , τότε εἶναι

$$\eta = \eta' \quad \text{καὶ} \quad \text{διὰ} \quad \eta' = 0,6 \quad \text{θὰ} \quad \text{εἶναι}$$

$$1 - \eta = 1 - \eta' = 1 - 0,6 = 0,4$$

καὶ ὁ συντελεστὴς b ἐλαττοῦται εἰς 0,16 ($0,4 \times 0,4 = 0,16$)

Παράδειγμα ὑπολογισμοῦ σωλήνων (Σχ.2)

Ἐστω τὸ ἐν σχήματι ἀπεικονιζόμενον κύκλωμα, πρέπει ἐνταῦθα νὰ προσδιορίσωμεν

1) τὴν διαθέσιμον πίεσιν κυκλοφορίας

2) τὴν μέσην πῶσιν πίεσεως

3) τὰς διαμέτρους τῶν σωλήνων

Ἐστω

$$l_1 = 2,8 \text{ μέτρα} \quad l_2 = 5 \quad l_3 = 2,5$$

$$l_4 = l_5 = l_6 = l_8 = 0,5 \text{ μ.} \quad l_7 = 5 \quad l_{10} = 1 \quad l_k = 0,8$$

$$h = 3 \text{ μ.} \quad h_1 = 0,1$$

Θερμοκρασιακὴ πῶσις ἐν τῷ Θ . Σώματι,
 $\Theta' = 20$ (65-65)

Ἡ ἀρχικὴ θερμοκρασία τοῦ θερμοῦ ὕδατος $+90^\circ$ Κελσίου

Ἀκτινοβολία θερμότητος τοῦ θερμοαντ. σώματος 3.500 Θερμίδες/ὥραν

Ἐκ τῆς ἐξισώσεως (1)

$$H = b \cdot h (1+h) \pm a \cdot h_1$$

$$\text{λαμβάνομεν} \quad H = 0,4 \cdot 3(5+3) + 0,1 \cdot 11,9 = 10,8$$

χιλιοστὰ ὑδατίνης Στήλης

Ἡ πῶσις πίεσεως διὰ τὴν ἀντίστασιν τριβῆς δίδεται ἐκ τῆς ἐξισώσεως (3)

$$r = \frac{H}{2\Sigma 1} = \frac{b \cdot h (1+h) \pm a \cdot h_1}{2 \cdot \Sigma 1}$$

$$r = \frac{10,8}{2 \cdot 17,3} = 0,31 \text{ χιλ. ὑδ. στήλης/μέτρον}$$

$$l_1 + l_2 + l_3 + l_4 + l_5 + l_6 + l_7 + l_8 = 17,3 \text{ μ.}$$

Ἡ διάμετρος τῶν διαστημάτων 1 ἕως 8 δι' ἀπόδοσιν θερμίδων 3.500 ἀνὰ ὥραν δίδεται ἐκ τοῦ πίνακος 2 $d = 34$ χιλιοστὰ

Ὁμοίως δυνάμεθα νὰ πραγματευθῶμεν μίαν ἐγκατάστασιν με περισσότερα κυκλώματα.

ΚΩΝΣΤ. Δ. ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ

Διπλωματοῦχος Μηχανικὸς Ε.Μ.Π.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Ἡ Ἀκτοπλοῖα τῆς Ἑλλάδος ἀπέκτησε νέον ἀτμόπλοιον ὀνομασθὲν «Ἴωνία» καὶ προοριζόμενον διὰ τὰς γραμμὰς Συρίας—Παλαιστίνης—Αἰγύπτου.

Τὸ πλοῖον τοῦτο βελτιῶνον σημαντικῶς τὴν θαλασσίαν συγκοινωνίαν μας μετὰ τοῦ ἔξωτεροκοῦ, εἶνε ναυπηγήσεως 1923, τόνων γαλῶν

1936 ταχύτητος 15 μιλίων καὶ ἔχει 160 κλίνας α' καὶ β' θέσεως.

* *

Ἐψηφίσθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς νόμος τροποποιῶν τὸν ὑφιστάμενον τοιοῦτον περὶ Ἑλληνικοῦ Ὄργανισμοῦ Τουρισμοῦ. Ὁ νέος νόμος περιέχει δύο κυρίως σημαντικὰς βελτιώσεις. Πρῶτον τὴν σύστασιν Ἀνωτάτου Συμβουλίου Τουρισμοῦ καὶ δευτέρον τὴν ἐτησίαν ἐπιχορή-

γησιν, ἡ ὅποια ἀρχικῶς ἦτο 4.000.000 καὶ ἔπειτα ἐμειώθη διαδοχικῶς εἰς 2.000.000 καὶ εἰς 500.000, αὐξάνει εἰς 10 000.000.

Τὸ Νομοσχέδιον περιλαμβάνει καὶ καινοτομίας τινὰς ὡς ἡ περὶ Τουριστικῆς ἀστυνομίας καὶ ἄλλας λίαν δυσχερῶς ἐφαρμοσίμους.

*
**

Ἐπὶ τῆς γραμμῆς Νέας Ὑόρκης—Λὸς Ἄντζελες ἐκινλοφόρησεν ἀμαξοστοιχία ἔχουσα μορφήν ὀνομασθεῖσαν «Ἀεροδυναμικήν». Ἡ κινητήριος μηχανὴ εἶνε Δίσελ ἡ δὲ ἀναπτυσσομένη ταχύτης εἶνε μέση 115 χιλιομέτρων καὶ μεγίστη 195 χιλιομέτρων.

*
**

Ἡ Ἀνωτάτη Πολεοδομικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισε τὴν προκήρυξιν διαγωνισμοῦ διὰ τὴν κυκλοφοριακὴν καὶ ἀρχιτεκτονικὴν διαρρύθμισιν τῆς Πλατείας τοῦ Συντάγματος. Ὁ διαγωνισμὸς αὐτὸς ἐπεβάλλετο καὶ θὰ ἦτο εὐχῆς ἔργον ἄν εἰς ὅλα τὰ σημαντικὰ ἔργα ἠκολουθεῖτο ἡ ὁδὸς τοῦ διαγωνισμοῦ, ἡ ὅποια ὄχι μόνον εἶνε λυσιτελής, διότι δι' αὐτοῦ ἐπιτυγχάνεται ἡ καλλιτέρα λύσις ἀλλ' ἐπίσης καὶ δικαία διότι ἐπιτρέπει τὴν ἐμφάνισιν ἐπισημόνων οἱ ὁποῖοι ἔχουν ἐργασθῆ κατ' ἰδίαν καὶ ἐμελέτησαν τὰ ἐκάστοτε ἐμφανιζόμενα προβλήματα.

*
**

Ἡ ἐπ' ἀπειρον ἐπέκτασις τοῦ σχεδίου τῆς πόλεως Ἀθηνῶν ἐπιδιώκεται τὰς ἡμέρας αὐτὰς ὡς ἄλλως τε ἐπεδιώχθη καὶ ἐπετεύχθη καὶ εἰς τὸ παρελθὸν τό τε πρόσφατον καὶ τὸ ἀπώτερον τῆ ἀγαστῆ συννεργασίᾳ τῶν Δημοτικῶν ἀρχῶν καὶ τῶν Κυβερνήσεων πάσης κομματικῆς ἀποχρώσεως.

Ἦδη κατὰ τὰς παραμονὰς τῶν τελευταίων Δημοτικῶν ἐκλογῶν εἶχε ἐπιτευχθῆ, διαπραχθῆ μᾶλλον, σημαντικὴ προέκτασις τοῦ σχεδίου, περιορισθεῖσα, ἐν τέλει, εὐτυχῶς, εἰς τὰς περιφερείας Γούβας καὶ Κοπανᾶ, ἐπὶ μεγάλης πάντοτε ἐκτάσεως. Πληροφορούμεθα ἐν τούτοις ὅτι ἡ ἔγκρισις τοῦ τελευταίου σχεδίου ἠκυρώθη παρὰ τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας.

*
**

Ἦδη, κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα, τῆ πρωτοβουλία τῆς Δημοτικῆς ἀρχῆς ἀπεφασίσθη, κατ' ἀρχήν, ἡ ἐπέκτασις τοῦ σχεδίου ἐπὶ ἐκτάσεως 8.000 στρεμμάτων. Ἐν τούτοις ὁ ἀκριβὴς καθορισμὸς τῶν τμημάτων ἅτινα θὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὸ ἐκπονηθησόμενον σχέδιον ἀφέθη διὰ νὰ γείνη μετὰ τὴν παρὰ τῆς Ὑπερσείας τοῦ σχεδίου Πόλεων σχετικῆν μελέτην,

ἣτις δὲν δύναται νὰ γείνη εἰμὴ διὰ τῶν φωτογραφικῶν χαρτῶν, ἵνα ἐμφανισθῆ ποιοὶ εἶνε οἱ πυκνῶς καὶ ποιοὶ εἶνε οἱ ἀραιῶς οἰκοδομημένοι χώροι. Καὶ διὰ μὲν τοὺς πρώτους θὰ καταρτισθῆ σχέδιον ὅπερ θὰ ἐγκριθῆ οἱ δὲ τελευταῖοι θὰ ἀπαλλοτριωθοῦν ἵνα ἀποτελέσουν πρασίνοὺς ἐκτάσεις.

*
**

Τὸ πικρὸν παρελθὸν μᾶς ἀφήνει λίαν σκεπτικὸὺς ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τοῦ τελευταίου σημείου, ἥτοι τῆς ἀπαλλοτριώσεως καὶ τῆς πρασινοποιήσεως. Ἀφοῦ δὲν ἠδυνήθημεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν διὰ τὸ πράσινον τὸν χώρον τοῦ Γουδί, ὁ ὁποῖος δὲν εἶχε κἄν ἀνάγκην ἀπαλλοτριώσεως, ἀφοῦ ἀνήκει εἰς τὸ δημόσιον, οὔτε δὲ καὶ ἦτο οὐδὲ ἀραιῶς οἰκοδομημένος, καὶ ἐπὶ πλέον ἦτο ἤδη ἐν μέρει πράσινος. Ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι ἡ ὑπηρεσία τοῦ σχεδίου Πόλεως καὶ ἡ Πολεοδομικὴ Ἐπιτροπὴ θὰ περισώσουν, ὅτι δύναται νὰ περισώθῃ ἐκ τῆς τελευταίας ἐκτάσεως τῶν 8.000 στρεμμάτων. Ὁ Πολυτεχνικὸς Σύλλογος θὰ σταθῆ παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν.

Ἐντὸς τοῦ ἀνωτέρω χώρου συμπεριλαμβάνεται καὶ ἡ περιοχὴ Γαλάτσι—Ὡμορφή Ἐκκλησιά—Βεῖκου. Ἐνδείκνυται ὅπως εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν δοθῆ μεγάλη προσοχή, διότι μέρη ἤδη πράσινα περιέχει καὶ ὠραίας τοποθεσίας περιλαμβάνει. Πρόκειται περὶ περιοχῆς ἀναλόγου πρὸς τὸ Γουδί, πολὺ μικροτέρας φυσικῆς ἐκτάσεως.

*
**

Ὁ Ἑλληνικὸς Ὄρειβατικὸς Σύνδεσμος ἐνεκαινίασε καὶ ἔκτον καταφύγιον ἐπὶ τοῦ ὄρους Κυλλήνη, εἰς ὕψος 1600 μ. παρὰ τὴν θέσιν Τυροκομεῖον.

Τὸ καταφύγιον τοῦτο εἶνε τὸ μεγαλείτερον τῶν μέχρι τοῦδε ἀνεγερθέντων παρὰ τοῦ Ε.Ο.Σ. καὶ θέλει μεγάλως ἐξυπηρετήσῃ τὴν ὄρειβασίαν καὶ τὰ χειμερινὰ σπόρ.

Διὰ τοῦ νέου καταφυγίου συμπληροῦται τὸ πρόγραμμα τοῦ ἀλπινιστικοῦ μας Σωματείου διὰ τὸν ὄρειβατικὸν ἐξοπλισμὸν τῆς βορείου Πελοποννήσου ὅστις ἐπιτυγχάνεται διὰ τῶν καταφυγίων Παναχαϊκοῦ, Χελμοῦ καὶ Κυλλήνης καὶ διὰ τῶν ὄρεινῶν ξενοδοχείων Φτέρης, Καλαβρύτων, Σαρανταπήγου καὶ Τρικιάλων. Τὰ μὲν ξενοδοχεῖα εὐρίσκονται εἰς ὕψη 800—1350 μ. τὰ δὲ καταφύγια εἰς ὕψη 1500—2100 μ. («**Τὸ Βουνό**»).

Τὸ Ἀνώτατον Συγκοινωνιακὸν Συμβούλιον, μετὰ εἰσήγησιν τετραμελοῦς Ἐπιτροπῆς ἐκ μελῶν αὐτοῦ, ἐξέδωκε τὴν ἀπόφασιν αὐτοῦ σχετικῶς μὲ τὰ ζητήματα τὰ συναφῆ μὲ τὴν ἠλεκτροκίνησιν τοῦ σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν—Κηφισσιᾶς.

Ἡ εἰσήγησις τῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι σύμφωνος μὲ τὰς ἀπόψεις τὰς δημοσιευθείας εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ Μαρτίου τοῦ «Ἀρχιμήδους» δηλαδὴ προκρίνει τὴν κατασκευὴν ὁδοῦ καὶ τὴν διὰ λεωφορείων ἐξυπηρέτησιν τῆς συγκοινωνίας.

Ἡ ὀλομέλεια κατὰ πλειοψηφίαν καὶ ἐν περιλήψει ἀπεφάνθη ὡς ἑξῆς:

1) Ἀποδέχεται τὸ ἀλληλένδετον τῶν τεσσάρων Ἐταιριῶν τῶν διαδεχθεισῶν τὴν Ἐταιρίαν Πάουερ.

2) Ἐὰν πραγματοποιηθῇ ἡ ἠλεκτροκίνησις, ὀλόκληρος ἢ διὰ λεωφορείων συγκοινωνία τῶν βορείων περιχώρων νὰ γείνη παρὰ τῆς αὐτῆς Ἐταιρίας.

3) Τὸ Α. Σ. Σ. κηρύσσεται κατὰ πλειοψηφίαν ὑπὲρ τῆς ἠλεκτροκίνησεως, ἀλλὰ πολλὰ μέλη τάσσονται μὲ τὴν γνώμην τοῦ «Ἀρχιμήδους», ἣν ἀπεδέχθη καὶ ἡ Ἐπιτροπὴ, ὅτι ἐὰν ὁ κατασκευασθῆσόμενος σιδηροδρόμος δὲν πρόκειται νὰ γείνη κατὰ τὸν τύπον τοῦ Ἀθηνῶν—Πειραιῶς, μὲ ἐνιαίαν κατ' εὐθείαν ἐκμετάλλευσιν, εἶνε προτιμώτερον νὰ κατασκευασθῇ ὁδὸς, τῆς οἰκονομίας κεφαλαίων ἣτις θὰ προκίνησιν διατεθειμένης εἰς τὸν ἠλεκτροφωτισμὸν τῶν πόλεων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς (καὶ περιχώρων, προσθέτομεν ἡμεῖς).

Τὸ Συμβούλιον ἀποφαίνεται καὶ ἐπὶ πολλῶν λεπτομερειῶν τῆς κατασκευῆς ὡς καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν συναφῶν μὲ τὰς συμβάσεις ζητημάτων, ἥτοι λεωφορείων, ἠλεκτροφωτισμοῦ κτλ. («**Τεχνικὰ Χρονικά**»).

Ἐν Γερμανίᾳ ἐπιδιώκεται ἡ λύσις τοῦ ἀνταγωνισμοῦ σιδηροδρόμων καὶ αὐτοκινήτων διὰ τῆς συμπράξεως τῶν δύο τούτων μεταφορικῶν μέσων. Οὕτω δυνάμει νόμου τοῦ 1933, ἰδρύθη ἰδιαιτερός ὀργανισμὸς Κρατικῶν Αὐτοκινητοδρόμων, ὅστις θὰ δρᾷ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν Κρατικῶν Σιδηροδρόμων. Οὕτω προβλέπεται ἡ δι' αὐτοκινήτων ἐκμετάλλευσίς 367 γραμμῶν, ὀλικοῦ μήκους 18.129 χιλιομέτρων, εἴτε ἀπ' εὐθείας παρὰ τῶν Κρατικῶν ὀργανώσεων, εἴτε διὰ συμπράξεως μετὰ ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων. (**Σιδηρ. Ἐπιθεώρησις**)

Παρ' ἡμῖν οἱ ΣΕΚ ἐγκαθίδρυσαν ἤδη μὲτρητὴν μεταφορὰν διὰ σιδηροδρόμων καὶ αὐτοκινήτων μεταξὺ Θηβῶν καὶ Πειραιῶς, ὡς καὶ μεταξὺ Λιανοκλαδίου καὶ Καρπενησίου.

Ἐν Βουλγαρίᾳ ἐξακολουθεῖ ἡ μετὰ τὸν πόλεμον συστηματικὴ κατασκευὴ νέων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, εἰς μεγαλειτέραν κλίμακα ἀναλογικῶς, ἢ εἰς οἰονδήποτε εὐρωπαϊκὸν κράτος.

Οὕτω ἐνεκαινιάσθησαν ἐσχάτως δύο γραμμαὶ ἢ τῆς Φιλιππουπόλεως—Παναγουρίστες καὶ τῆς Φιλιππουπόλεως—Κάρλοβον. Τὸ μῆκος ἐκάστης ἐκ τῶν δύο ἄνω γραμμῶν εἶνε 70 χιλιομέτρων, καὶ ἡ μὲν πρώτη ἔχει χαρακτῆρα τοπικόν. ἡ δευτέρα ὅμως ἀποτελεῖ τμήμα τῆς μεγάλης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἣτις θὰ διασχίῃ τὴν Βουλγαρίαν ἀπὸ Βορρᾶ εἰς Νότον διὰ τῶν Βαλκανικῶν ὄρεων.

**

Ἡ Σιδηροδρομικὴ γραμμὴ τῆς Κεντρικῆς Ἀσίας τοῦ Ρωσικοῦ Κράτους, ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμαμάξας εἰδικάς, τῶν ὁποίων ἡ κατανάλωσις τοῦ ὕδατος εἶναι λίαν μειωμένη. Ὁ ἀτμὸς συμπυκνοῦται ἐκ νέου εἰς ὕδωρ καὶ ἐπανέρχεται εἰς τὸν λέβητα. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ κατανάλωσις ὕδατος εἶνε 15—20 φορὰς μικρότερα τῶν συνήθων ἀτμαμαξῶν, πράγμα ὅπερ διευκολύνει σημαντικῶς τὴν σιδηροδρομικὴν ἐκμετάλλευσιν εἰς τὴν ξηρὰν ἐκείνην περιοχὴν.

**

Ὁ Ἑλληνικὸς Ὀρειβατικὸς σύνδεσμος ὡργάνωσε τὸ θέρος, διὰ πρώτην φορὰν δύο ὀρειβατικὰς ἀναβάσεις εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἡ πρώτη ἔγινεν εἰς τὴν Τουρκίαν, εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ ὄρους Ὀλυμπος παρὰ τὴν Προῦσαν μὲ συνδυασμὸν ἐπισκέψεως τῆς Κων/πόλεως καὶ ἡ δευτέρα εἰς Βουλγαρίαν, εἰς τὴν Κορυφὴν τοῦ Ρίλου, μὲ συνδυασμὸν ἐπισκέψεως τῆς Σόφιας. («**Ἐκδρομικά**»)

**

Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας κατήρτισεν Ἐπιτροπὴν ἐκ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ὑπουργείου, δύο Ἐπιθεωρητῶν τοῦ αὐτοῦ ὕπουργείου, τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, τῶν Διευθυντῶν τοῦ ΣΕΚ καὶ ΣΠΑΠ καὶ τεσσάρων ἰδιωτῶν διὰ τὴν συγκριτικὴν μελέτην τῶν διαφορῶν μεταφορικῶν μέσων.

Ἡ Διεθνὴς Ἐκθεσις τῆς Θεσσαλονίκης	1926	ἐκθέται	600
ἔλαβεν χώραν τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον μὲ	1927	»	981
ἐξαιρετικὴν ἐπιτυχίαν.	1928	»	685
Ἐφέτος ἔλαβον μέρος, δι' ἰδιαίτερων περι-	1929	»	1316
πτέρων, ἐξ ἑξένα Κράτη, ἦτοι ἡ Αἴγυπτος,	1930	»	1528
Ἰταλία, Νοτιοσλαβία, Σουηδία, Τουρκία καὶ	1931	»	1938
Τσεχοσλοβακία.	1932	»	1758
Ἐπιπλέον τῶν ἐκθετῶν βαίνει διαρκῶς	1933	»	2544
αὐξανόμενος.	1934	»	5400

(«Τουριστικὴ Ἑλλάς»)

Αἱ Ἔργασιαί τοῦ Πολυτεχνικοῦ

Ἡ 53ῃ Γενικὴ Συνέλευσις τοῦ Πολυτεχνικοῦ Συλλόγου

Ἡ ἐτησίαι Γενικὴ Συνέλευσις τοῦ τρέχ. ἔτους ἔλαβε χώραν τὴν 13ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ Ξενοδοχεῖον «Θεοξένεια» ἐν Κηφισσίᾳ.

Τὴν προεδρίαν αὐτῆς ἀνέλαβεν ὁ ἀντιπρόεδρος τοῦ Συλλόγου κ. Πρ. Ζαχαρίας, ὅστις καὶ ἐδικαιολόγησε τὸν ἀπόντα Πρόεδρον τοῦ Συλλόγου κ. Σπ. Ἀγαπητόν, λόγῳ ἀσθενείας, εἰς ἣν ὀφείλεται καὶ ἡ καθυστέρησις τῆς Συγκλήσεως τῆς Συνελεύσεως.

Ὁ προϊστάμενος τῆς Συνελεύσεως ἀνέπτυξε τὰ τῆς δράσεως τοῦ Συλλόγου κατὰ τὴν λήξαν χρόνον καὶ ἐξήγησε τοὺς λόγους οἱ ὅποιοι ἤγαγον τὴν Ἐφορείαν εἰς τὴν ἐπανεκδόσιν τοῦ περιοδικοῦ «Ἀρχιμήδης» ὡς οὗτοι ἐξετέθησαν εἰς τὸ πρῶτον φύλλον τοῦ περιοδικοῦ.

Μετὰ ταῦτα ὁ Προεδρεύων ἀνακοινεῖ ὅτι κατὰ τὴν μετακόμισιν τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου, εἰς ὃ ἐστεγάσθη καὶ ὁ ἡμέτερος Σύλλογος, ἐκ τῆς ὁδοῦ Ἀκαδημίας εἰς τὴν ὁδὸν Φιλελλήνων κατεστράφησαν ἐξ ἀμελείας ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ παλαιὰ σώματα τοῦ «Ἀρχιμήδους» ὡς καὶ μέγα μέρος τῶν ἀρχείων. Ἐπίσης ἀπωλέσθησαν καὶ δύο ἐρμαρια—βιβλιοθήκαι ἀλλὰ εὐτυχῶς τὰ βιβλία τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸν Σύλλογον διεσώθησαν καὶ εὐρίσκονται ἐναποτεθημένα ἐντὸς βιβλιοθηκῶν ἀνηκουσῶν εἰς τὸ Τ. Ε.

Ἡ Συνέλευσις ἐξεφράσε τὴν λύπην της διὰ τὰς θλιβερὰς ζημίας τοῦ Πολυτεχνικοῦ.

Κατόπιν ὁ κ. Ζαχαρίας ἀνακοινεῖ ὅτι ὁ συνάδελφος κ. Γ. Βουγιούκας, διευθυντῆς τῶν Σιδηροδρομῶν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας ἀπέστειλεν εἰς τὸν Σύλλογον τὰ πρακτικὰ

τοῦ πρώην ἐν τῷ Πολυτεχνικῷ τμήματος τῶν Μηχανικῶν τοῦ Δημοσίου. Ἡ Συνέλευσις εὐχαριστεῖ τὸν κ. Βουγιούκην διὰ τὴν προσφορὰν τοῦ τόσο ἐνδιαφέροντος τούτου δώρου.

Κατόπιν ὁ ταμίαις τοῦ Συλλόγου κ. Τσιπούρας ὑποβάλλει τὸν ἀπολογισμὸν τοῦ Σωματείου καὶ τὸν ἰδιαίτερον ἀπολογισμὸν τοῦ Περιοδικοῦ. Ἡ Συνέλευσις ἐγκρίνει ἀμφοτέρους. Ἐπίσης ἐγκρίνεται ὁ προϋπολογισμὸς τῆς προσεχοῦς χρήσεως.

Τὸ 36ον Γεῦμα τοῦ Πολυτεχνικοῦ

Τὸ πατροπαράδοτον καὶ ἀνελλιπῶς ἀπὸ τοῦ 1898 λαμβάνον χώραν ἐτήσιον γεῦμα τοῦ Συλλόγου, ἐφέτος ἐγένετο εἰς τὸ ἐν Κηφισσίᾳ Ξενοδοχεῖον «Θεοξένεια» εὐθὺς μετὰ τὴν γενικὴν Συνέλευσιν, τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ.

Κατὰ τὸ γεῦμα ἐπεκράτησεν, ὡς συνήθως, ἐγκαρδιότης καὶ εὐθυμία, καὶ μετ' αὐτὸ ἐγένετο ὡς συνήθως συζήτησις ἐπὶ τῆς δράσεως τοῦ Πολυτεχνικοῦ καὶ διαφόρων ζητημάτων ἐνδιαφερόντων τὸν τεχνικὸν κόσμον, εἰς ἣν ἔλαβον μέρος οἱ κ. κ. Στάμου, Κιτσίκης, Οἰκονόμου, Τσιπούρας κ. ἄ.

Ἐν τέλει ἐξεφράσθη ἐπιθυμία ὅπως τὰ ἐτήσια γεύματα λαμβάνουν χώραν εἰς τὸ μέλλον τὴν μεσημβρίαν καὶ τὴν ἀνοιξιν ὡς ἦτο ἡ παλαιὰ παράδοσις.

Ἐπίσης ἐξεφράσθη ἡ ἐπιθυμία ὅπως γίνωνται καὶ ἕτερα γεύματα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους, ἵνα συναντῶνται τὰ μέλη καὶ ἀνταλλάσσουν γνώμας.